



Jean SOUETRE, et al. Q76348
A BRAKE SYSTEM FOR BRAKING AIRCRAFT
WHEELS

Filing Date: July 16, 2003
Alan J. Kasper 202-293-7060
(1)

BREVET D'INVENTION

CERTIFICAT D'UTILITÉ - CERTIFICAT D'ADDITION

COPIE OFFICIELLE

Le Directeur général de l'Institut national de la propriété industrielle certifie que le document ci-annexé est la copie certifiée conforme d'une demande de titre de propriété industrielle déposée à l'Institut.

Fait à Paris, le **30 MAI 2003**

Pour le Directeur général de l'Institut
national de la propriété industrielle
Le Chef du Département des brevets

Martine PLANCHE

INSTITUT
NATIONAL DE
LA PROPRIÉTÉ
INDUSTRIELLE

SIEGE
26 bis, rue de Saint Petersburg
75800 PARIS cedex 08
Téléphone : 33 (0)1 53 04 53 04
Télécopie : 33 (0)1 53 04 45 23
www.inpi.fr





26 bis, rue de Saint Pétersbourg
75800 Paris Cedex 08

Téléphone : 01 53 04 53 04 Télécopie : 01 42 94 86 54

BREVET D'INVENTION CERTIFICAT D'UTILITÉ

Code de la propriété intellectuelle - Livre VI



REQUÊTE EN DÉLIVRANCE 1/2

Important ! Remplir impérativement la 2ème page.

Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

CB 540 W / 190600

REMISE DES PIÈCES DATE 19 JUL 2002 LIEU 75 INPI PARIS N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI DATE DE DÉPÔT ATTRIBUÉE PAR L'INPI 0209196 19 JUL 2002		1 NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE À QUI LA CORRESPONDANCE DOIT ÊTRE ADRESSÉE CABINET BOETTCHER 22, rue du Général Foy 75008 PARIS	
Vos références pour ce dossier (facultatif) 2F 809 CAS 253 -XJ			
Confirmation d'un dépôt par télécopie		<input type="checkbox"/> N° attribué par l'INPI à la télécopie	
2 NATURE DE LA DEMANDE		Cochez l'une des 4 cases suivantes	
Demande de brevet		<input checked="" type="checkbox"/>	
Demande de certificat d'utilité		<input type="checkbox"/>	
Demande divisionnaire		<input type="checkbox"/>	
Demande de brevet initiale ou demande de certificat d'utilité initiale		N° _____ Date ____/____/____ N° _____ Date ____/____/____	
Transformation d'une demande de brevet européen Demande de brevet initiale		<input type="checkbox"/> N° _____ Date ____/____/____	
3 TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum) Système de freinage pour roues d'aéronef.			
4 DÉCLARATION DE PRIORITÉ OU REQUÊTE DU BÉNÉFICE DE LA DATE DE DÉPÔT D'UNE DEMANDE ANTÉRIEURE FRANÇAISE		Pays ou organisation _____ N° _____ Date ____/____/____ Pays ou organisation _____ N° _____ Date ____/____/____ Pays ou organisation _____ N° _____ Date ____/____/____ <input type="checkbox"/> S'il y a d'autres priorités, cochez la case et utilisez l'imprimé «Suite»	
5 DEMANDEUR		<input type="checkbox"/> S'il y a d'autres demandeurs, cochez la case et utilisez l'imprimé «Suite»	
Nom ou dénomination sociale		MESSIER-BUGATTI	
Prénoms			
Forme juridique		Société Anonyme	
N° SIREN		7 1 2 0 1 9 5 3 8	
Code APE-NAF			
Adresse	Rue	Zone Aéronautique Louis Bréguet	
	Code postal et ville	78140	VELIZY VILLACOUBLAY
Pays		FRANCE	
Nationalité		Française	
N° de téléphone (facultatif)			
N° de télécopie (facultatif)			
Adresse électronique (facultatif)			



BREVET D'INVENTION CERTIFICAT D'UTILITÉ

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE 2/2

REMISE DES PIÈCES DATE 19 JUIL 2002 LIEU 75 INPI PARIS N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI 0209196		Réservé à l'INPI	
Vos références pour ce dossier : <i>(facultatif)</i>		2F 809 CAS 253 -XJ	
6 MANDATAIRE			
Nom		JAUNEZ	
Prénom		Xavier	
Cabinet ou Société		CABINET BOETTCHER	
N° de pouvoir permanent et/ou de lien contractuel			
Adresse	Rue	22, rue du Général Foy	
	Code postal et ville	75008	PARIS
N° de téléphone <i>(facultatif)</i>			
N° de télécopie <i>(facultatif)</i>			
Adresse électronique <i>(facultatif)</i>			
7 INVENTEUR (S)			
Les inventeurs sont les demandeurs		<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Dans ce cas fournir une désignation d'inventeur(s) séparée	
8 RAPPORT DE RECHERCHE		Uniquement pour une demande de brevet (y compris division et transformation)	
Établissement immédiat ou établissement différé		<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Paiement échelonné de la redevance		Paiement en deux versements, uniquement pour les personnes physiques <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
9 RÉDUCTION DU TAUX DES REDEVANCES		Uniquement pour les personnes physiques <input type="checkbox"/> Requête pour la première fois pour cette invention (joindre un avis de non-imposition) <input type="checkbox"/> Requête antérieurement à ce dépôt (joindre une copie de la décision d'admission pour cette invention ou indiquer sa référence) :	
Si vous avez utilisé l'imprimé «Suite», indiquez le nombre de pages jointes			
10 SIGNATURE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE (Nom et qualité du signataire) Xavier JAUNEZ CPI BREVET 92 1121		VISA DE LA PRÉFECTURE OU DE L'INPI L. MARIELLO	

La loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux réponses faites à ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour les données vous concernant auprès de l'INPI.

La présente invention concerne un système de freinage pour roues d'aéronef, du type comportant pour chaque roue une partie centrale statorique entourant coaxialement un essieu de roue sur lequel est montée pour
5 tourner une partie annulaire rotorique, et une succession de disques de frein agencés entre la partie centrale statorique et la partie annulaire rotorique en étant alternativement couplés en rotation à l'une ou l'autre desdites parties.

10 De tels systèmes de freinage à empilement de disques (généralement réalisés en carbone) sont largement utilisés sur les aéronefs de conception récente. D'une façon générale, la partie centrale statorique comporte une couronne de freinage ou analogue équipée d'une pluralité
15 d'ensembles de pistons et, rigidement solidaire de ladite couronne, un tube de torsion. Cette partie statorique est supportée sur l'essieu concerné d'une part au niveau de la couronne de freinage, et d'autre part au niveau d'un voile annulaire transversal présent intérieurement dans le tube
20 de torsion. Une portée de centrage est alors interposée entre le voile annulaire et l'essieu.

Dans les trains d'atterrissages traditionnels, il est prévu une jambe de train avec une tige télescopique en extrémité de laquelle est articulé un balancier portant des
25 paires de roues. Le balancier est ainsi monté articulé sur une chape solidaire de l'extrémité inférieure de la tige télescopique, et une barre est interposée entre la couronne de freinage et l'une des branches de la chape précitée pour la reprise des efforts de torsion générés lors du freinage.

30 Lorsque le système de freinage est actionné par le pilote, les essieux sont soumis à des flexions simples dans deux directions perpendiculaires, ce qui correspond à deux modes propres couplés. Par ailleurs, la structure qui entoure l'essieu est également soumise à des efforts de
35 flexion du même type, générant des déformations dynamiques

de même type, qui se produisent avec un léger retard de phase par rapport aux déformations de l'essieu. Les deux modes couplés se combinent pour générer un mode instable, et les spécialistes savent que si les deux modes sont
5 proches en fréquences, la probabilité est élevée pour que ces deux modes se combinent en un mode instable. C'est ainsi qu'est apparue l'approche visant à éloigner les modes propres pour empêcher l'apparition du mode instable résultant.

10 Il a été proposé d'agir hydrauliquement sur la couronne de freinage en utilisant un laminage de fluide hydraulique qui produit un amortissement. Cependant, une telle solution, outre sa complexité, n'est pas satisfaisante en termes de fiabilité, en particulier en cas
15 de panne hydraulique.

On a alors cherché à jouer sur la raideur du tube de torsion en utilisant des matériaux différents agencés en sandwich. Ceci permet théoriquement d'adapter la raideur axiale du tube de torsion ou de la structure environnante.
20 Cependant, cette approche est extrêmement délicate pour contrôler fiablement les raideurs dans des directions différentes.

Une solution plus intéressante a été récemment proposée, visant à profiter de la présence du voile annulaire transversal en imposant audit voile un
25 comportement particulier et non uniforme. En effet, contrairement aux conceptions classiques selon lesquelles le voile annulaire transversal est régulièrement percé de trous circulaires, cette solution s'est orientée vers l'agencement de lumières allongées circonférentiellement,
30 générant une dissymétrie. L'essieu est alors retenu sur une portion de circonférence avec une rigidité plus importante dans une zone que dans la zone résiduelle associée à la présence de lumières circonférentielles. Par un choix
35 judicieux de l'amplitude angulaire de ces lumières

circonférentielles et de leur position par rapport aux axes principaux, cette solution semble permettre d'abaisser le mode de basse fréquence. Néanmoins, une telle approche a pour inconvénient d'affaiblir la résistance mécanique du
5 voile annulaire transversal. D'ailleurs, la modification des raideurs radiales induit également une modification de la raideur axiale, ce qui n'est également pas favorable en l'espèce sur le plan structurel.

La présente invention a pour but de concevoir un
10 système de freinage qui est lui aussi agencé pour obtenir des modes propres différents, ce qui est en particulier favorable pour supporter les déformations de tournoisement (« whirl » pour les anglo-saxons) que l'on rencontre dans les structures de freinage pour les essieux et la structure
15 entourant lesdits essieux.

L'invention a ainsi pour objet de concevoir un système de freinage agencé pour présenter un comportement anti-vibratoire optimal, en particulier au regard du tournoisement.

20 Ce problème est résolu par un système de freinage pour roues d'aéronef, du type comportant pour chaque roue une partie centrale statorique entourant coaxialement un essieu de roues sur lequel est montée pour tourner une partie annulaire rotorique, et une succession de disques de
25 frein agencés entre la partie centrale statorique et la partie annulaire rotorique en étant alternativement couplés en rotation à l'une ou l'autre desdites parties, ladite partie centrale statorique comportant une couronne de freinage équipée d'une pluralité d'ensembles de pistons et,
30 rigidement solidaire de ladite couronne, un tube de torsion présentant intérieurement un voile annulaire transversal, une portée de centrage étant interposée entre le voile annulaire et l'essieu, ledit système de freinage étant remarquable en ce que la portée de centrage présente des
35 caractéristiques structurelles qui varient

circonférentiellement selon une répartition propre à générer des raideurs d'appui différentes dans deux axes orthogonaux contenus dans un plan perpendiculaire à l'axe de l'essieu.

5 Ainsi, contrairement à la solution antérieure rappelée précédemment qui prévoyait des lumières circonférentielles dans le voile annulaire transversal, c'est la portée de centrage qui assure maintenant la
10 fonction de garantir des modes propres différents selon deux axes orthogonaux, en vue notamment d'un comportement très favorable au regard du tournoiement, le voile annulaire transversal restant quant à lui conforme aux réalisations traditionnelles, c'est-à-dire n'étant
15 aucunement affaibli mécaniquement.

15 Conformément à un premier mode d'exécution, les caractéristiques structurelles de la portée de centrage qui varient circonférentiellement concernant l'épaisseur radiale, de façon à définir au moins une portée annulaire partielle. En particulier, il sera prévu un nombre pair de
20 portées annulaires partielles, qui sont deux à deux diamétralement opposées.

De préférence, la ou les portées annulaires partielles concernent une plage angulaire essentiellement comprise entre 15° et 60° .

25 On pourra en outre prévoir que la ou les portées annulaires partielles sont décalées angulairement pour être centrées sur une direction correspondant sensiblement à une direction horizontale ou verticale réelle. Ceci permet de
30 tenir compte de l'inclinaison que l'on trouve fréquemment pour la jambe de train par rapport à la verticale en position train bas, afin d'avoir des raideurs différentes selon des axes perpendiculaires qui correspondent
essentiellement aux directions horizontale et verticale réelles.

35 Plus précisément, le système de freinage auquel

s'attache l'invention est un système dans lequel la portée de centrage est définie par un pied de tube qui est d'une pièce avec le voile annulaire transversal, et au moins une bague annulaire associée au pied de tube ou à l'essieu.

5 Les portées annulaires partielles pourront alors être prévues sur le pied de tube, en étant définies par un détalonnage localisé dudit pied de tube, ou en variante être prévues sur une bague annulaire associée au pied de tube, en étant définies par un détalonnage localisé de
10 ladite bague annulaire, ou dans une autre variante être prévues sur une bague annulaire associée à l'essieu, en étant définies par un détalonnage localisé de ladite bague annulaire, ou encore dans une autre variante être prévues sur l'essieu, en étant définies par un détalonnage localisé
15 dudit essieu.

Dans le cas d'une bague annulaire associée au pied de tube, on pourra prévoir que les portées annulaires partielles sont complétées par des portées alternées à simple appui du côté extérieur ou intérieur de la bague
20 annulaire concernée.

Conformément à un autre mode d'exécution, les caractéristiques structurelles de la portée de centrage qui varient circonférentiellement concernent le matériau constitutif, conformément à une alternance de zones
25 annulaires réalisées en des matériaux de raideurs différentes, ou dans un matériau qui est choisi anisotrope, lesdites zones annulaires étant agencées selon des plages angulaires prédéterminées. Par un choix judicieux du ou des matériaux concernés, on obtiendra ainsi les raideurs
30 désirées dans les deux directions orthogonales concernées.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront plus clairement à la lumière de la description qui va suivre et des dessins annexés, concernant un mode de réalisation particulier, en référence
35 aux figures où :

- la figure 1 est une demi-coupe axiale illustrant un système de freinage conforme à l'invention, avec une portée de centrage qui présente des caractéristiques structurelles variant circonférentiellement, laquelle portée, illustrée en coupe, est mieux visible sur la figure 10 qui est une vue partielle, à plus grande échelle, du détail X de la figure 1 ;

- la figure 2 est une coupe partielle du tube de torsion au voisinage du voile annulaire transversal de celui-ci, permettant de mieux distinguer l'agencement de portées annulaires partielles, en l'espèce deux portées, qui sont ici prévues sur le pied de tube ;

- les figures 3 à 7 sont des vues en coupe analogues à celle de la figure 2, illustrant différentes variantes dans lesquelles les portées annulaires partielles sont prévues sur une bague annulaire associée au pied de tube, lesdites portées étant prévues avec des plages angulaires ou avec des dispositions angulaires différentes ;

- la figure 8 illustre une autre variante dans laquelle les deux portées annulaires partielles sont décalées angulairement pour un rattrapage directionnel, et sont en outre complétées par des portées alternées à simple appui ; et

- la figure 9 est une coupe analogue illustrant une autre variante dans laquelle les différences de raideurs de la portée de centrage sont obtenues par une alternance de zones annulaires réalisées dans des matériaux de raideurs différentes ou dans un même matériau choisi anisotrope, en l'espèce pour une bague annulaire associée au pied de tube.

Sur la figure 1, on distingue une unité de freinage d'aéronef F comportant une partie centrale statorique 1 d'axe 100, incluant un tube de torsion 2 à l'avant duquel est fixée une couronne de freinage ou analogue 3, par exemple au moyen de boulons 4 se vissant sur une couronne

terminale 5 dudit tube de torsion, cette couronne de freinage, de type hydraulique ou électrique, étant en l'espèce équipée d'une pluralité d'ensembles de pistons 7 capables d'une course d'usure prédéterminée grâce par exemple à un système de rattrapage d'usure qui est intégré. Chaque piston référencé 10 sert à transmettre les efforts de freinage, l'axe de l'ensemble de piston 7 représenté étant noté 15.

La partie centrale statorique 1 entoure coaxialement un essieu de roue 20 sur lequel est montée pour tourner une partie annulaire rotorique 16. On pourra par exemple prévoir, comme cela est fréquemment le cas, que la partie rotorique 16 est constituée de deux composants accolés 16.1, 16.2 réunis l'un à l'autre par des boulons 17, pour former une jante de roue. La partie annulaire rotorique 16 est montée pour tourner sur l'essieu 20 par l'intermédiaire de roulements associés 22.

Le système de freinage comporte en outre, de façon tout à fait classique, une succession de disques de frein qui sont agencés entre la partie centrale statorique 1 et la partie annulaire rotorique 16. Certains de ces disques sont couplés en rotation au tube de torsion 2 par des tenons axiaux associés tels que le tenon 11, ces disques étant référencés S1, S2, S3, S4, S5, tandis que d'autres disques, agencés en alternance avec les précédents, sont couplés en rotation à la partie annulaire rotorique 16 par des tenons axiaux associés 18, et ces derniers disques sont référencés R1, R2, R3, R4. L'empilement de disques S_i , R_j , noté 9, reçoit ainsi d'un côté les efforts de freinage au niveau de la face libre avant 8 dudit empilement par la face active des différents pistons 10, les différents disques constitutifs de l'empilement 9 ayant une mobilité par rapport aux tenons axiaux 11, 18 associés, de façon à pouvoir se déplacer progressivement au fur et à mesure de leur usure. En l'espèce, le dernier disque S5, qui est

couplé en rotation au tube de torsion 2, ne passe pas sur les tenons du tube de torsion comme c'est le cas habituellement, mais est relié audit tube de torsion par l'intermédiaire de pions de reprise de couple 13 qui sont
5 circonférentiellement répartis, ces pions 13 étant fixés par des rivets 14 dans des réservations associées de la face arrière dudit disque, et accrochés sur une couronne associée 12 rigidement solidaire du tube de torsion 2.

La partie centrale statorique 1 est montée sur
10 l'essieu 20 par une première portée prévue vers l'avant au niveau de la couronne de freinage 3, sous la forme d'une bague 21. En outre, le tube de torsion 2 présente intérieurement un voile annulaire transversal 23 qui est allégé par des perçages circulaires 24 répartis
15 régulièrement sur sa circonférence, ainsi que cela est classique dans le domaine. Une seconde portée de centrage est alors interposée entre le voile annulaire 23 et l'essieu 20. Cette portée de centrage est référencée généralement 50 sur la figure 1.

Conformément à une caractéristique essentielle de
20 l'invention, la portée de centrage précitée 50 présente des caractéristiques structurelles qui varient circonférentiellement selon une répartition propre à générer des raideurs d'appui différentes dans deux axes
25 orthogonaux contenus dans un plan perpendiculaire à l'axe 100 de l'essieu 20.

Les différents composants formant la portée de centrage 50 sont mieux visibles sur le détail à échelle agrandie de la figure 10, correspondant au détail X de la
30 figure 1. On distingue en effet successivement, en direction de l'axe de l'essieu, un pied de tube 51, qui est d'une pièce avec le voile annulaire transversal 23, puis une première bague 52 de préférence réalisée en matériau synthétique, puis une bague métallique 53, par exemple en
35 bronze, les bagues 52 et 53 étant associées au pied de tube

51. On trouve en outre ici, bien que cela ne soit
aucunement nécessaire, une bague supplémentaire 54, qui est
une bague métallique analogue ici à un manchon de
recouvrement, associée à l'essieu 20, et enfin la surface
5 périphérique de l'essieu 20 lui-même.

Ainsi qu'on va le voir plus en détail ci-après, et
conformément à une caractéristique de l'invention, les
raideurs d'appui différentes pourront être prévues sur le
pied de tube 51, ou sur l'une ou l'autre des bagues
10 annulaires 52, 53, 54 précitées, ou encore sur l'essieu 20
lui-même.

Conformément à un premier mode de réalisation de
l'invention, les caractéristiques structurelles de la
portée de centrage 50 qui varient circonférentiellement
15 concernant l'épaisseur radiale, de façon à définir au moins
une portée annulaire partielle. Une telle approche est
illustrée ici selon plusieurs variantes aux figures 2 à 8.

Sur la figure 2, il est prévu deux portées
annulaires partielles 55 sur le pied de tube 51. Ces
20 portées annulaires partielles 55, diamétralement opposées,
sont définies par un détalonnage localisé du pied de tube
51. Les portées annulaires partielles 55 concernent une
plage angulaire notée α qui est de préférence
essentiellement comprise entre 15° et 60° .

25 Sur la figure 2, on a noté OX et OY deux axes
orthogonaux qui sont contenus dans un plan perpendiculaire
à l'axe 100 de l'essieu 20, et selon lesquels les
épaisseurs radiales différentes du pied de tube 51 génèrent
des raideurs d'appui différentes, avec une raideur élevée
30 selon l'axe OX (qui est perpendiculaire à l'axe principal
de la jambe de train), et une raideur plus faible selon
l'axe OY (qui est parallèle à l'axe principal de la jambe
de train). Sur ce mode de réalisation, les bagues
annulaires 52, 53, 54, présentent quant à elles une
35 épaisseur radiale qui est constante sur toute leur

circonférence.

On a également noté sur la figure 2 deux axes OH et OV qui correspondent respectivement aux directions horizontale et verticale réelles. Ce décalage par rapport aux axes OX, OY est là pour illustrer le cas où l'axe principal d'une jambe de train peut être légèrement incliné par rapport à la verticale.

On obtient ainsi deux raideurs d'appui différentes selon les axes OX, OY, avec par suite des modes propres de vibration notablement différents entre eux, ce qui est favorable pour minimiser les déformations de tournoiement.

La plage angulaire de 15° à 60° indiquée plus haut est donnée à titre d'exemple. Toutefois, si les portées annulaires partielles concernent une plage angulaire inférieure à 15° , le centrage de l'élément détalonné devient difficile à contrôler et si l'on dépasse la valeur de 60° , le mode correspondant à la rigidité moins élevée ne sera pas franchement différencié de l'autre mode.

Dans les variantes des figures 3 à 8, les portées annulaires partielles sont prévues non pas sur le pied de tube 51 comme c'était le cas dans la variante de la figure 2, mais sur la bague annulaire 52 parmi les bagues associées au pied de tube 51. Ces portées annulaires, en l'espèce au nombre de deux, sont par exemple définies par un détalonnage localisé de la bague annulaire 52. Là encore, les portées annulaires partielles concerneront de préférence une plage angulaire essentiellement comprise entre 15° et 60° .

Sur la figure 3, on a illustré deux portées annulaires diamétralement opposées 55.1, concernant une plage angulaire de 60° . Comme précédemment, la disposition d'ensemble par rapport à l'axe OY, qui correspond au plan vertical théorique de la couronne, est décalée angulairement par rapport aux directions horizontale et verticale réelles rappelées par les axes OH, OV.

Sur la figure 4, on a illustré deux appuis symétriques 55.2 concernant une plage angulaire de 40° . Sur la figure 5, les deux appuis symétriques 55.3 concernent également une plage angulaire de 40° , mais sont disposés à 90° par rapport à la disposition précédente.

Ainsi, avec la figure 4, on a cherché à privilégier la raideur élevée dans la direction générale de la traînée, et la raideur plus faible dans la direction générale de la charge, tandis que dans la figure 5, on a au contraire cherché à privilégier la raideur élevée dans la direction générale de la charge, et la raideur plus faible dans la direction générale de la traînée.

Sur la figure 6, les deux portées annulaires partielles 55.4, qui sont symétriques, concernent une plage angulaire de 30° , et, sur la figure 7, les deux portées annulaires partielles 55.5 concernent une plage angulaire de 20° .

Sur la figure 8, on a illustré une variante plus complexe comportant tout d'abord deux portées annulaires partielles 55.6 concernant une plage angulaire de l'ordre de 15° . Contrairement aux modes de réalisation précédents, ces portées annulaires partielles 55.6 sont décalées angulairement pour être centrées sur une direction correspondant sensiblement à une direction horizontale ou verticale réelle. En l'espèce, le décalage angulaire, qui est de l'ordre de 15° , permet un centrage sur une direction correspondant sensiblement à la direction horizontale réelle OH.

En outre, les deux portées annulaires partielles 55.6 sont complétées par des portées alternées 56.1, 56.2 à simple appui du côté extérieur ou intérieur de la bague annulaire 52 concernée. En l'espèce, on a prévu deux portées 56.1 diamétralement opposées avec appui du côté extérieur, et deux paires de portées 56.2 diamétralement opposées, agencées de part et d'autre de chaque portée

56.1, avec un appui du côté intérieur de la bague annulaire 52. Les portées annulaires partielles 55.6 et les portées alternées 56.1, 56.2 seront de préférence définies par un détalonnage localisé de la bague annulaire 52.

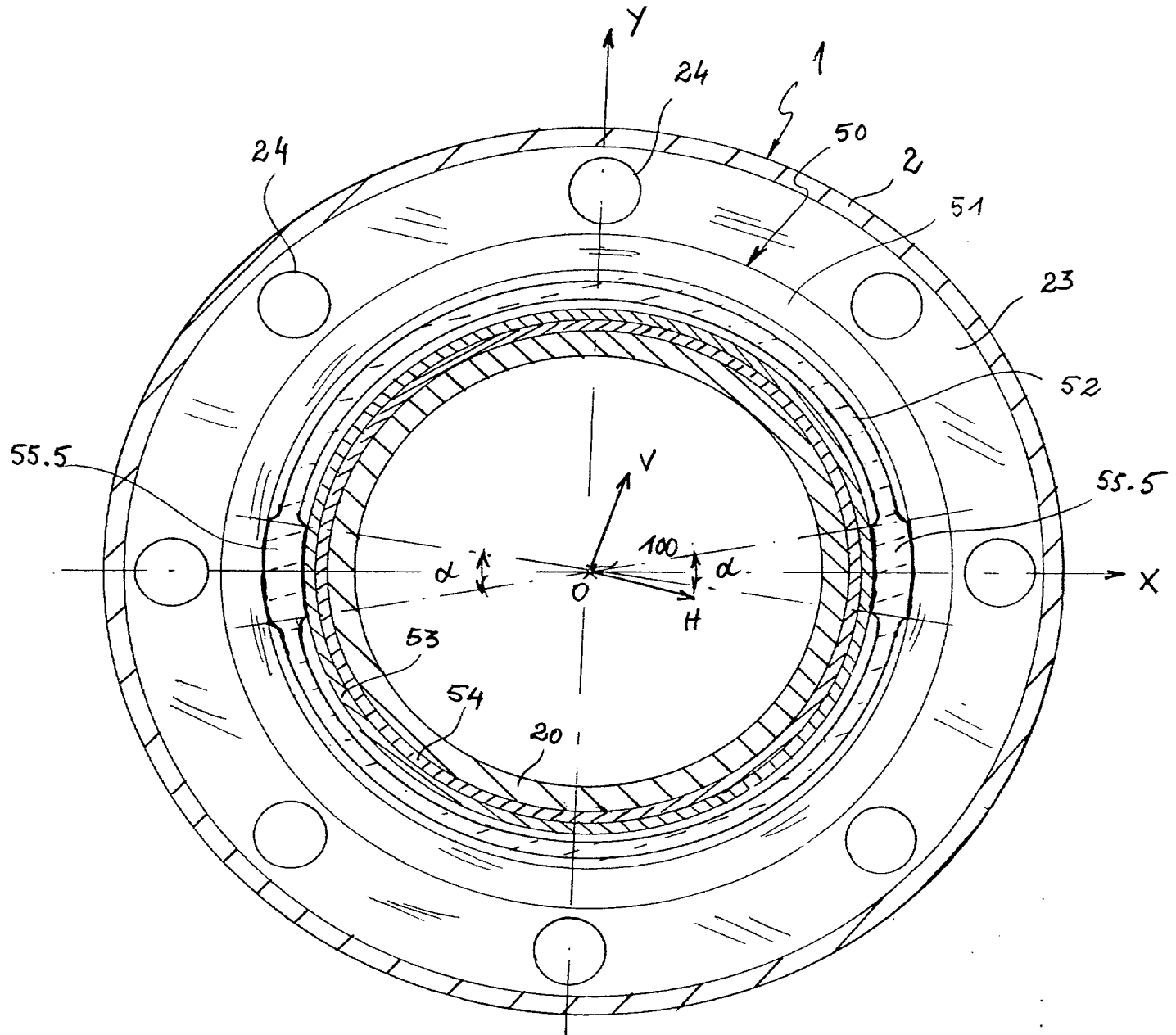
5 Les portées annulaires partielles qui viennent d'être décrites pour la bague annulaire 52 pourront naturellement être prévues sur l'autre bague 53 associée au pied de tube 51, ou sur la bague 54 qui est associée à l'essieu 20, ou encore sur l'essieu 20 lui-même. Ces
10 variantes n'ont pas été illustrées ici, car l'on retrouve exactement les mêmes considérations que précédemment.

Dans les modes de réalisation précédemment décrits, les caractéristiques structurelles de la portée de centrage qui varient circonférentiellement concernaient l'épaisseur
15 radiale, de façon à définir au moins une portée annulaire partielle. La même fonction peut cependant être assurée différemment, en prévoyant que les caractéristiques structurelles de la portée de centrage 50 qui varient circonférentiellement concernent le matériau constitutif,
20 conformément à une alternance de zones annulaires réalisées en des matériaux de raideurs différentes ou en variante en un même matériau choisi anisotrope, lesdites zones annulaires étant agencées selon des plages angulaires prédéterminées.

25 Une telle variante est illustrée sur la figure 9, sur laquelle on distingue, pour constituer la bague annulaire 52, des zones annulaires 57, 58 réalisées en des matériaux de raideurs différentes. Les deux zones annulaires 57, diamétralement opposées, concernent une
30 plage angulaire notée α qui sera également essentiellement comprise entre 15° et 60° , et lesdites zones seront par exemple réalisées en un matériau de raideur élevée. Les deux zones complémentaires 58 pourront alors être réalisées dans un autre matériau de raideur plus faible. En variante,
35 on obtiendra le même effet avec un matériau constitutif

7/9

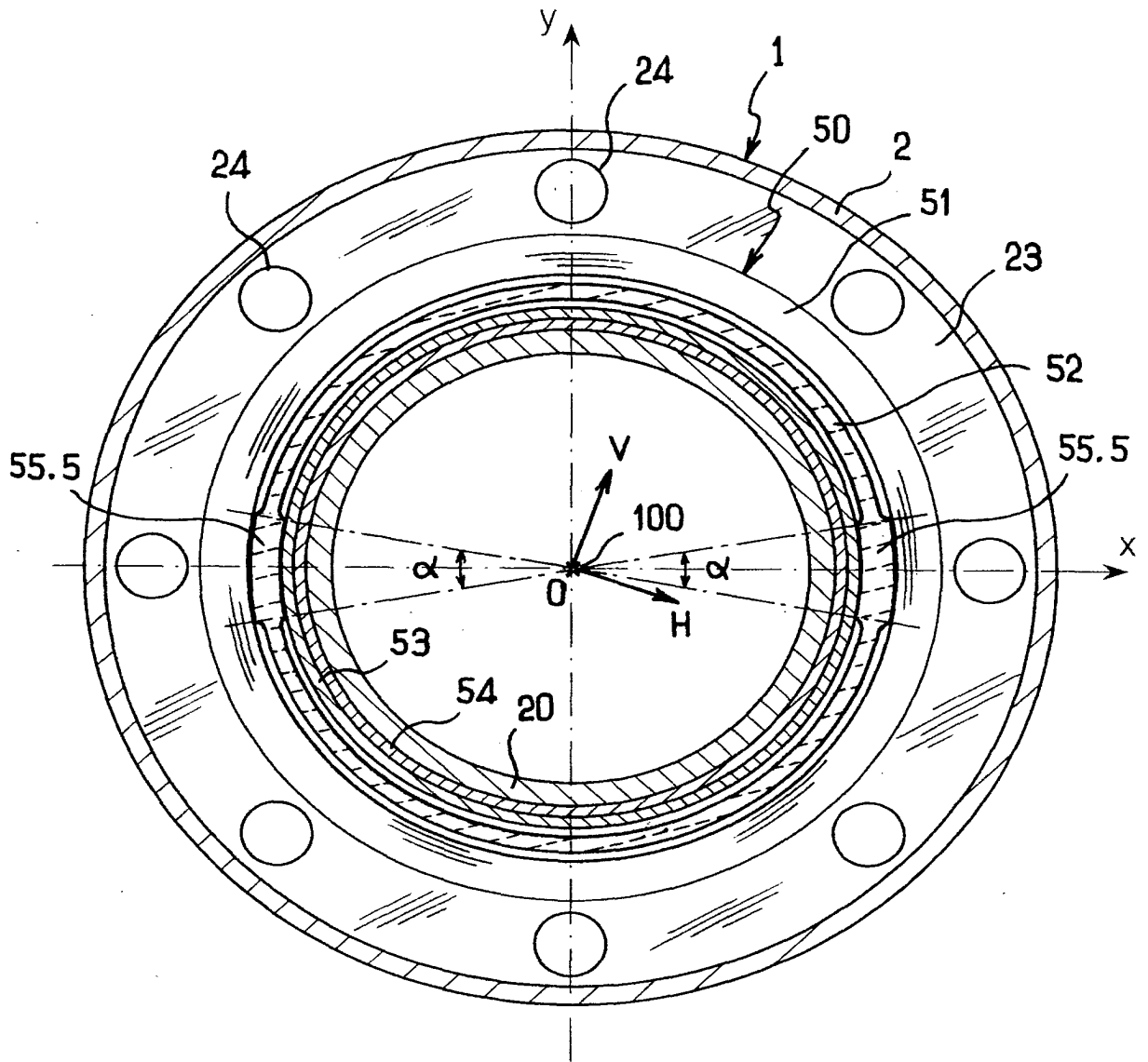
FIG. 7



A. Jume
L Mandataire

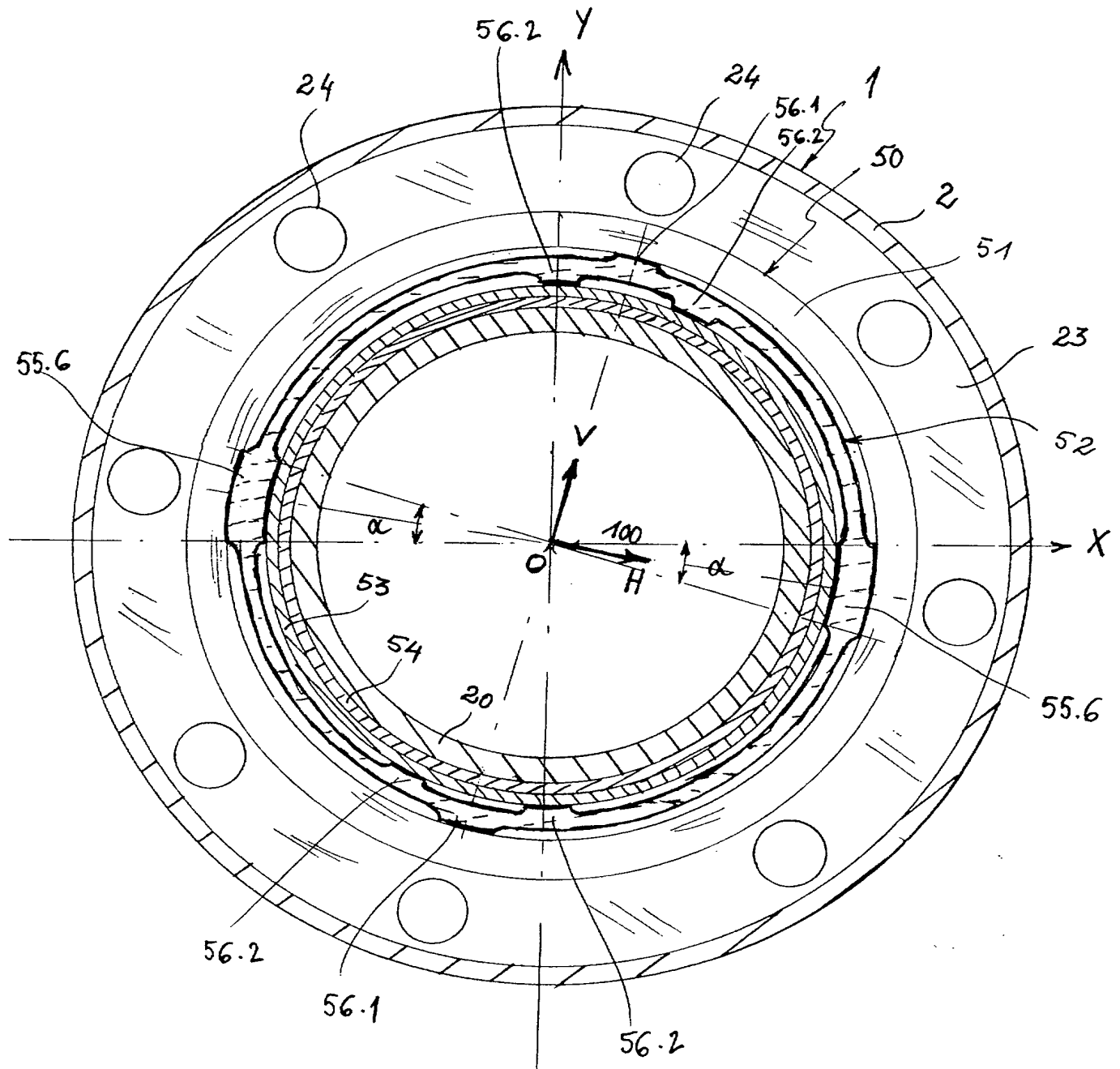
7 / 9

FIG. 7



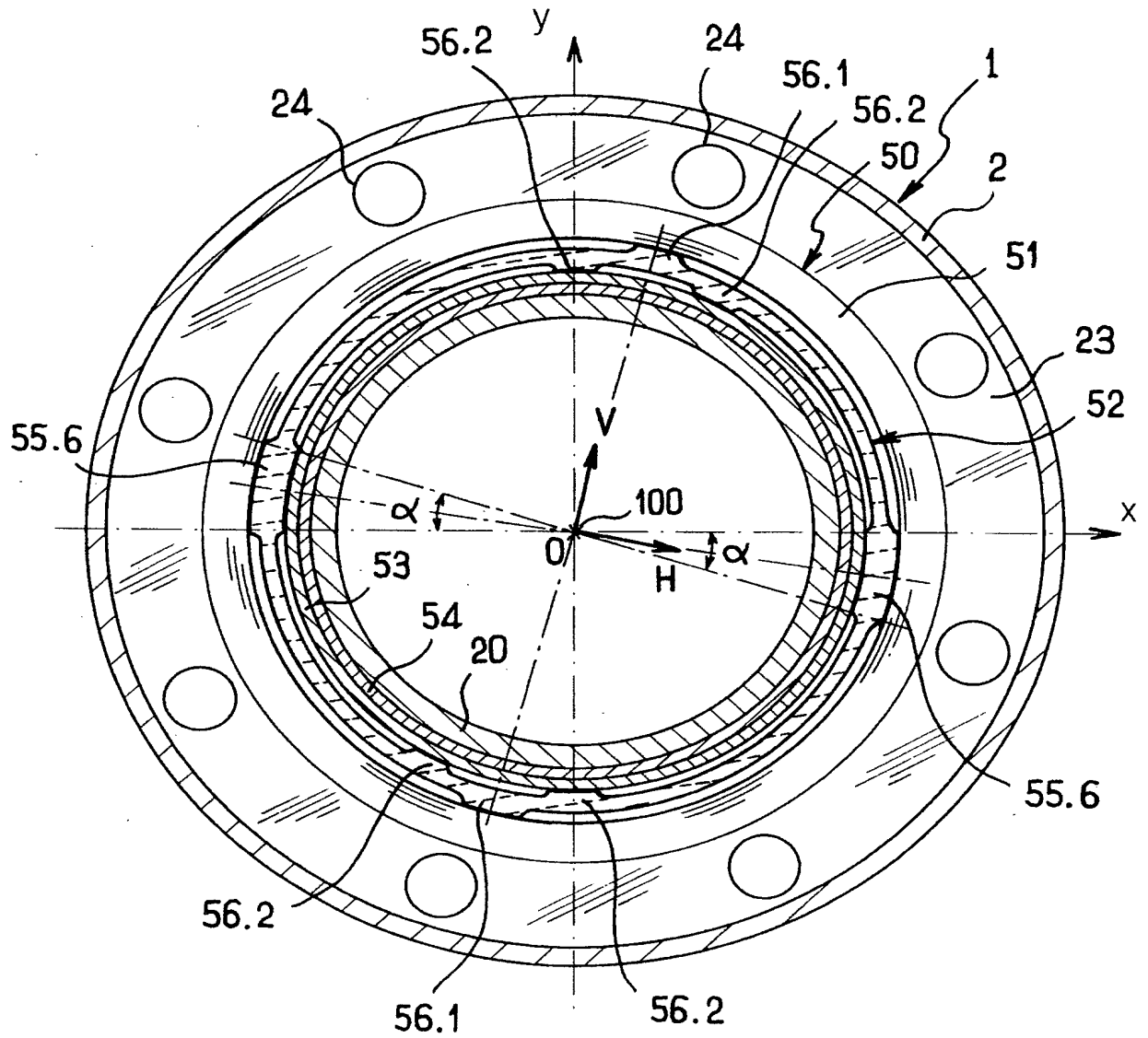
8/9

FIG. 8



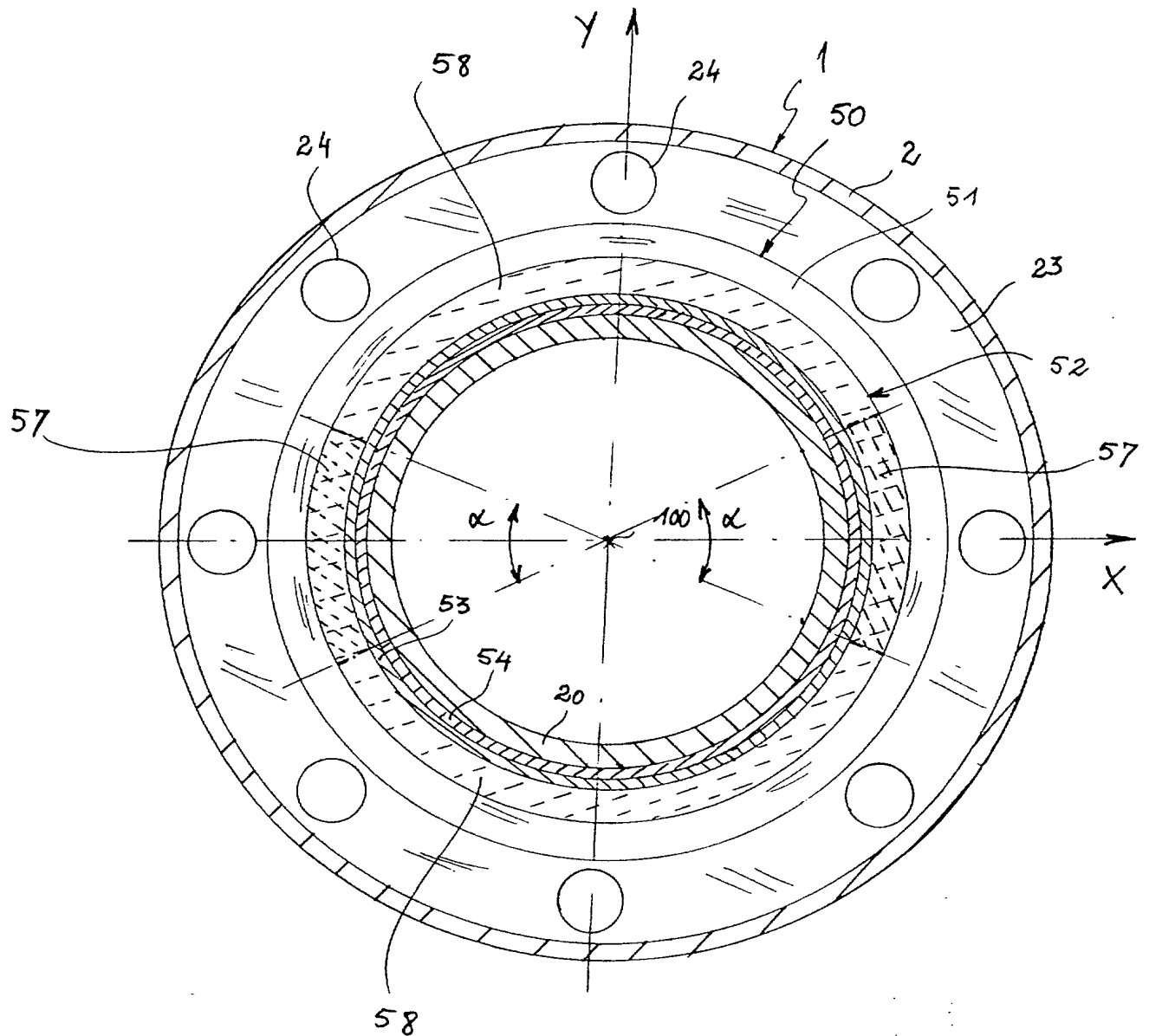
X. Janner
Le Mandataire

FIG. 8



9/9

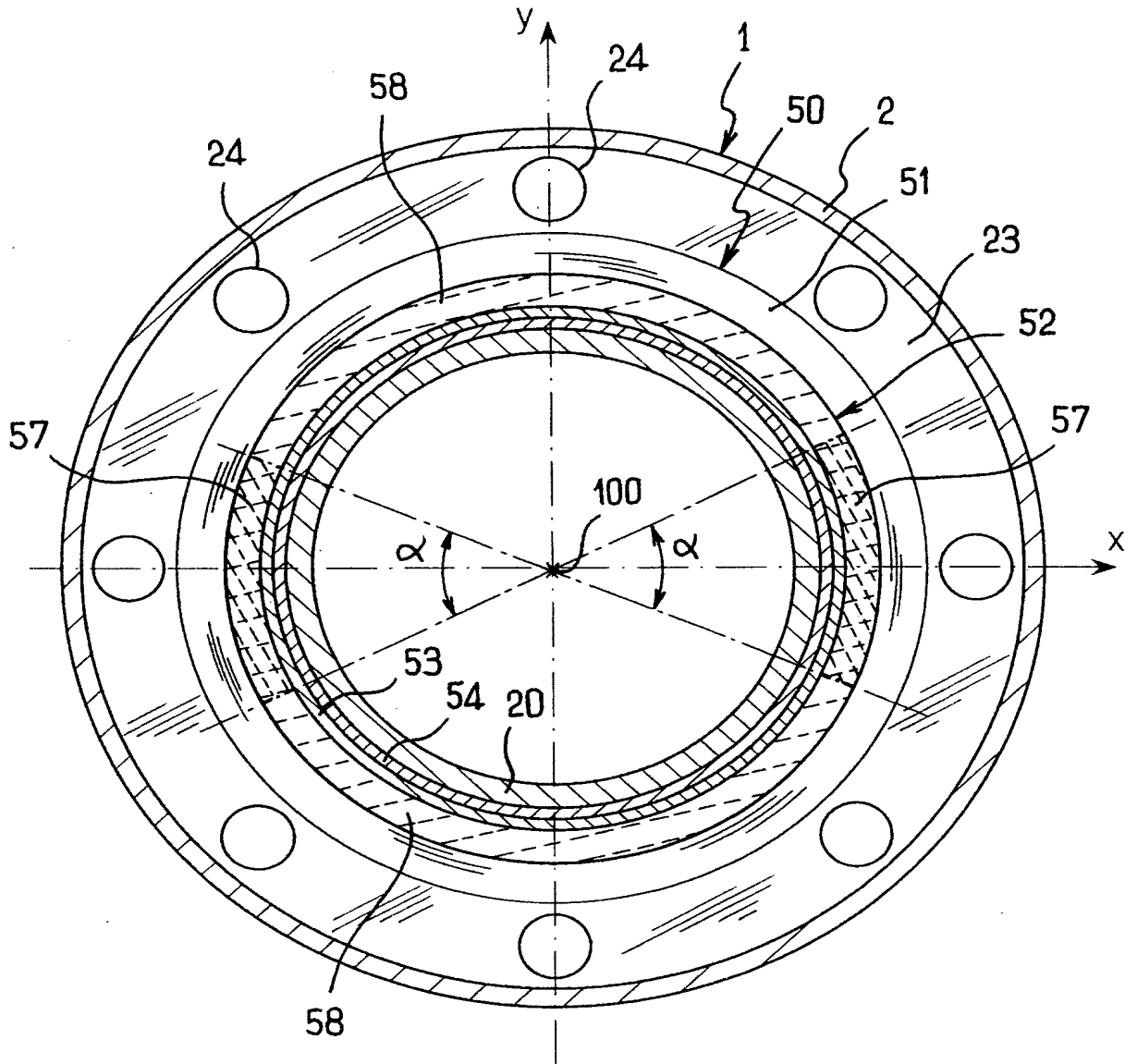
FIG. 9



X - Jammé
Le Mandataire

9 / 9

FIG. 9



X. Jannet
Co-Montebello



DÉPARTEMENT DES BREVETS

26 bis, rue de Saint Pétersbourg
75800 Paris Cedex 08

Téléphone : 01 53 04 53 04 Télécopie : 01 42 93 59 30

BREVET D'INVENTION

CERTIFICAT D'UTILITÉ

Code de la propriété Intellectuelle - Livre VI



N° 11 235*02

DÉSIGNATION D'INVENTEUR(S) Page N° 1.. / 1..

(Si le demandeur n'est pas l'inventeur ou l'unique inventeur)

Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

DB 113 W / 260899

Vos références pour ce dossier (facultatif)		2F 809 CAS 253- XJ	
N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL		0209196	
TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum) Système de freinage pour roues d'aéronef.			
LE(S) DEMANDEUR(S) : MESSIER-BUGATTI			
DESIGNE(NT) EN TANT QU'INVENTEUR(S) : (Indiquez en haut à droite «Page N° 1/1» S'il y a plus de trois inventeurs, utilisez un formulaire identique et numérotez chaque page en indiquant le nombre total de pages).			
Nom		SOUETRE	
Prénoms		Jean	
Adresse	Rue	76, Avenue Jean Baptiste	
	Code postal et ville	92100	BOULOGNE-BILLANCOURT (FRANCE)
Société d'appartenance (facultatif)			
Nom		DUROLLET	
Prénoms		Thomas	
Adresse	Rue	26, rue Jules Michelet	
	Code postal et ville	78280	GUYANCOURT (FRANCE)
Société d'appartenance (facultatif)			
Nom		DEREURE	
Prénoms		Olivier	
Adresse	Rue	299, rue Lecourbe	
	Code postal et ville	75015	PARIS (FRANCE)
Société d'appartenance (facultatif)			
DATE ET SIGNATURE(S) DU (DES) DEMANDEUR(S) OU DU MANDATAIRE (Nom et qualité du signataire) PARIS, le 19 Juillet 2002 Xavier JAUNEZ CPI BREVET 92 1121		X. Jaunez	

FIG.1

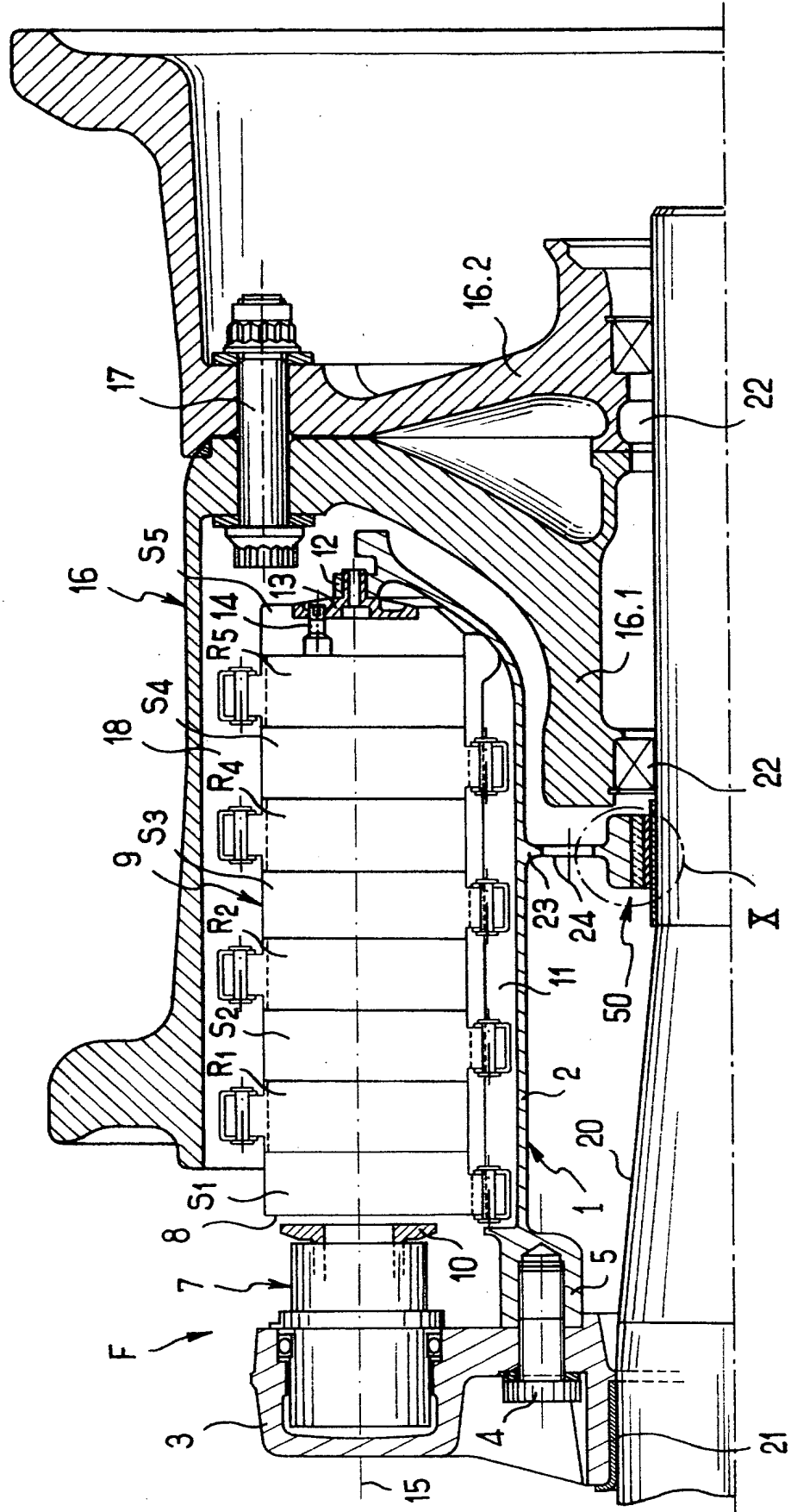
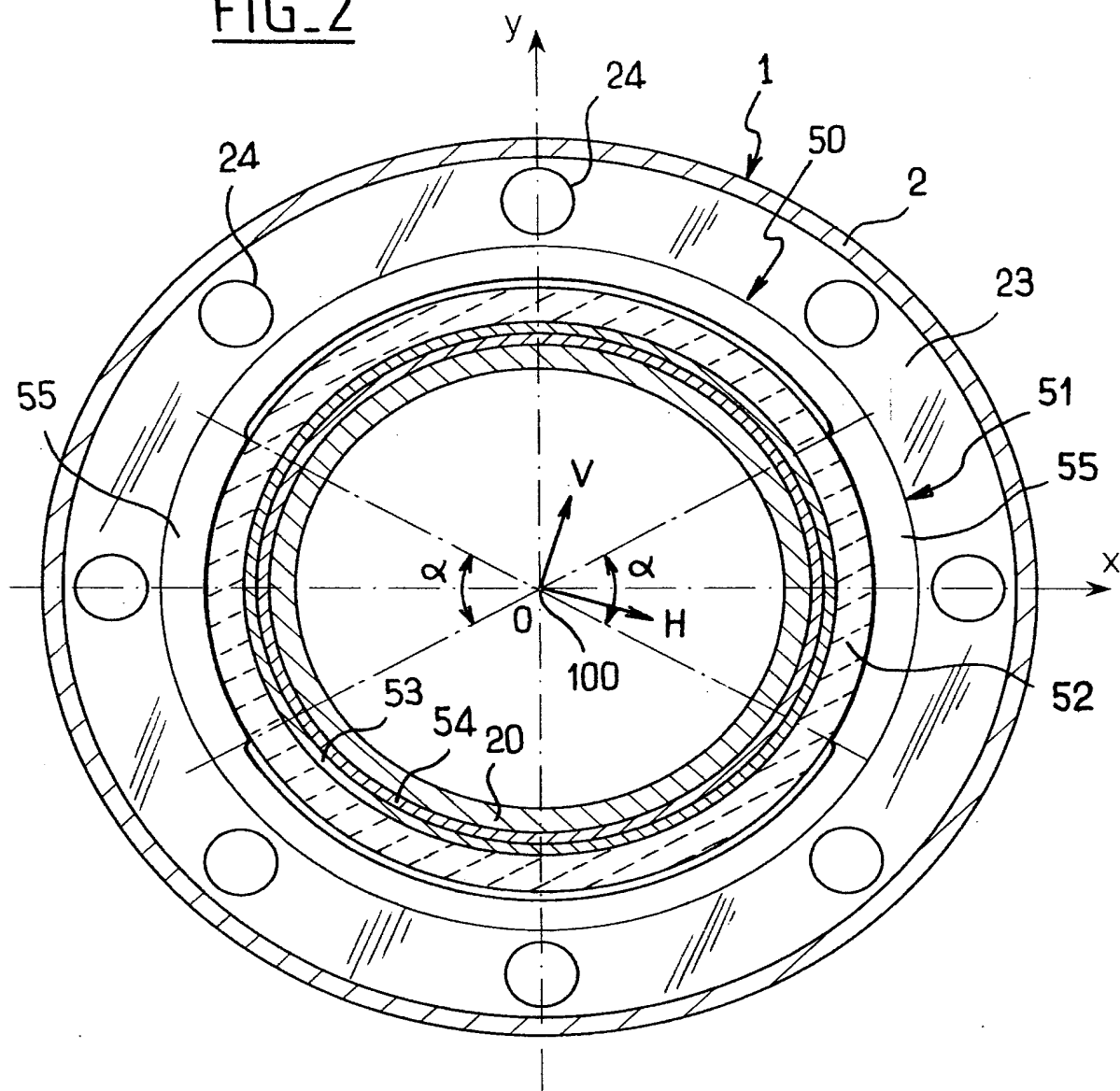
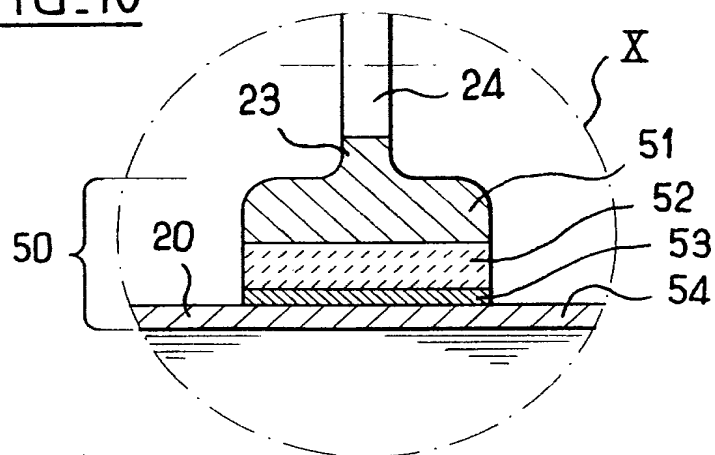


FIG. 2

FIG. 2

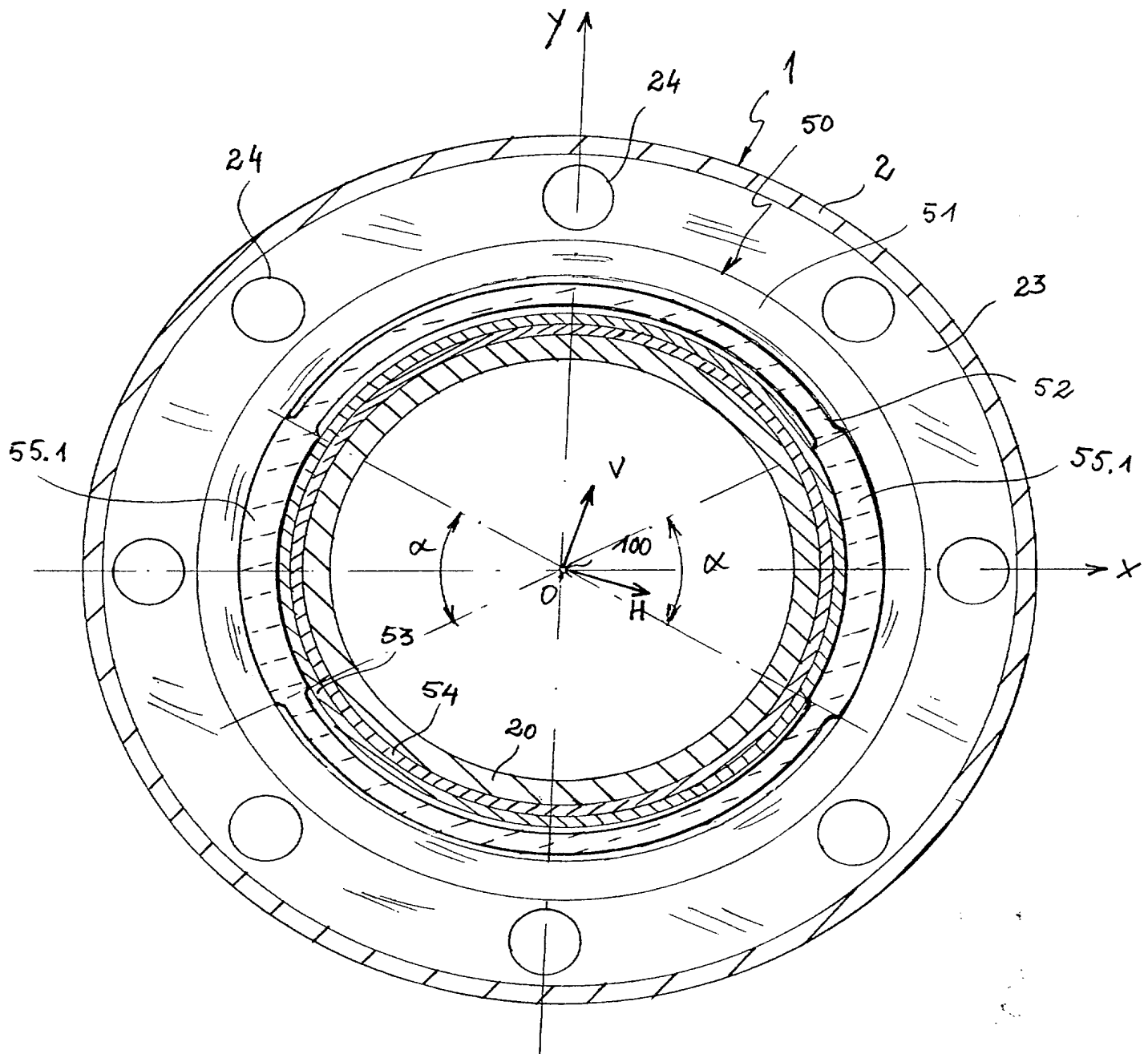


FIG_10



3/9

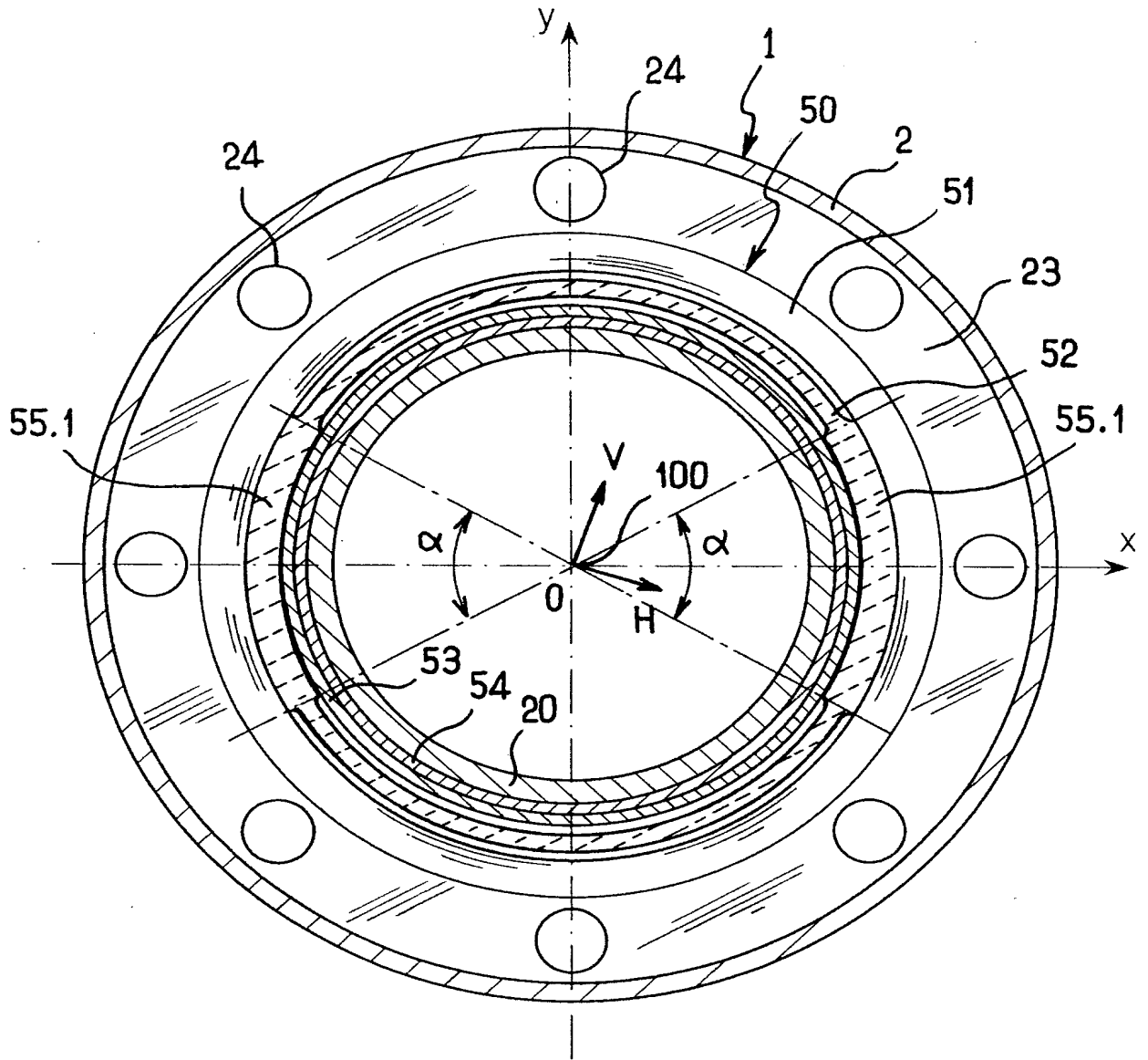
FIG. 3



X. Jaurès
Le Mandataire

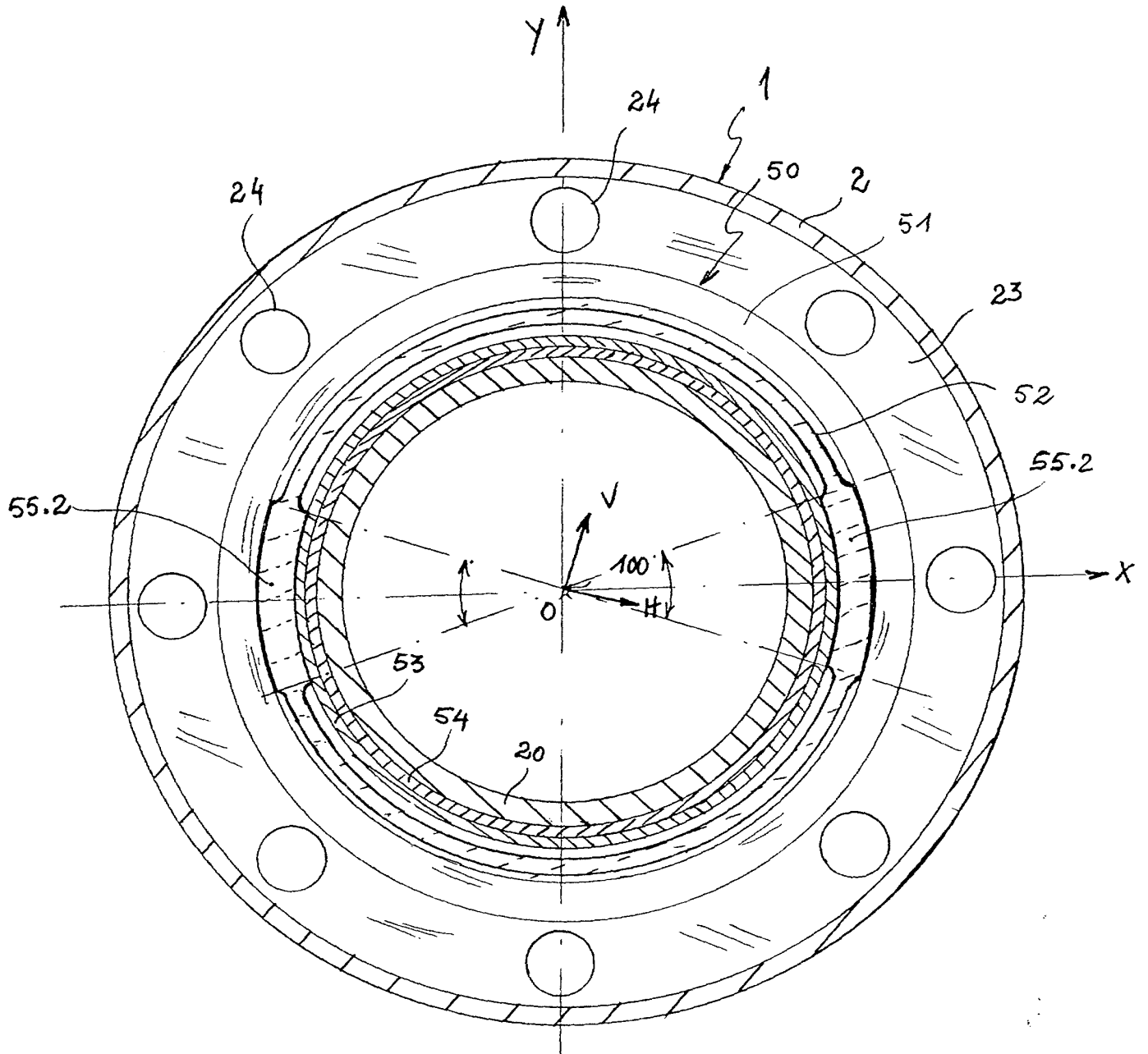
3 / 9

FIG. 3



4/9

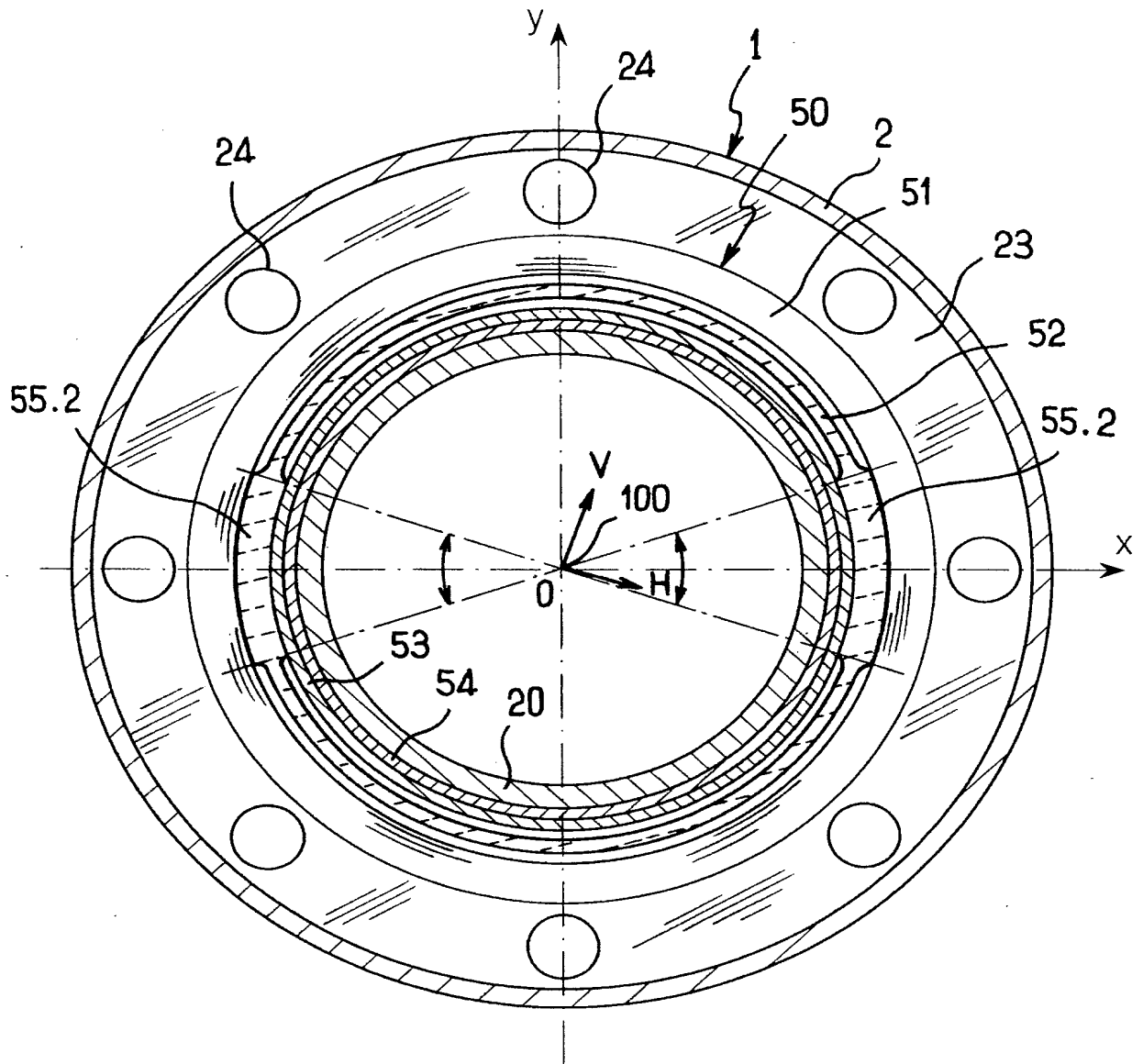
FIG. 4



X. Jannet
L. Mandataire

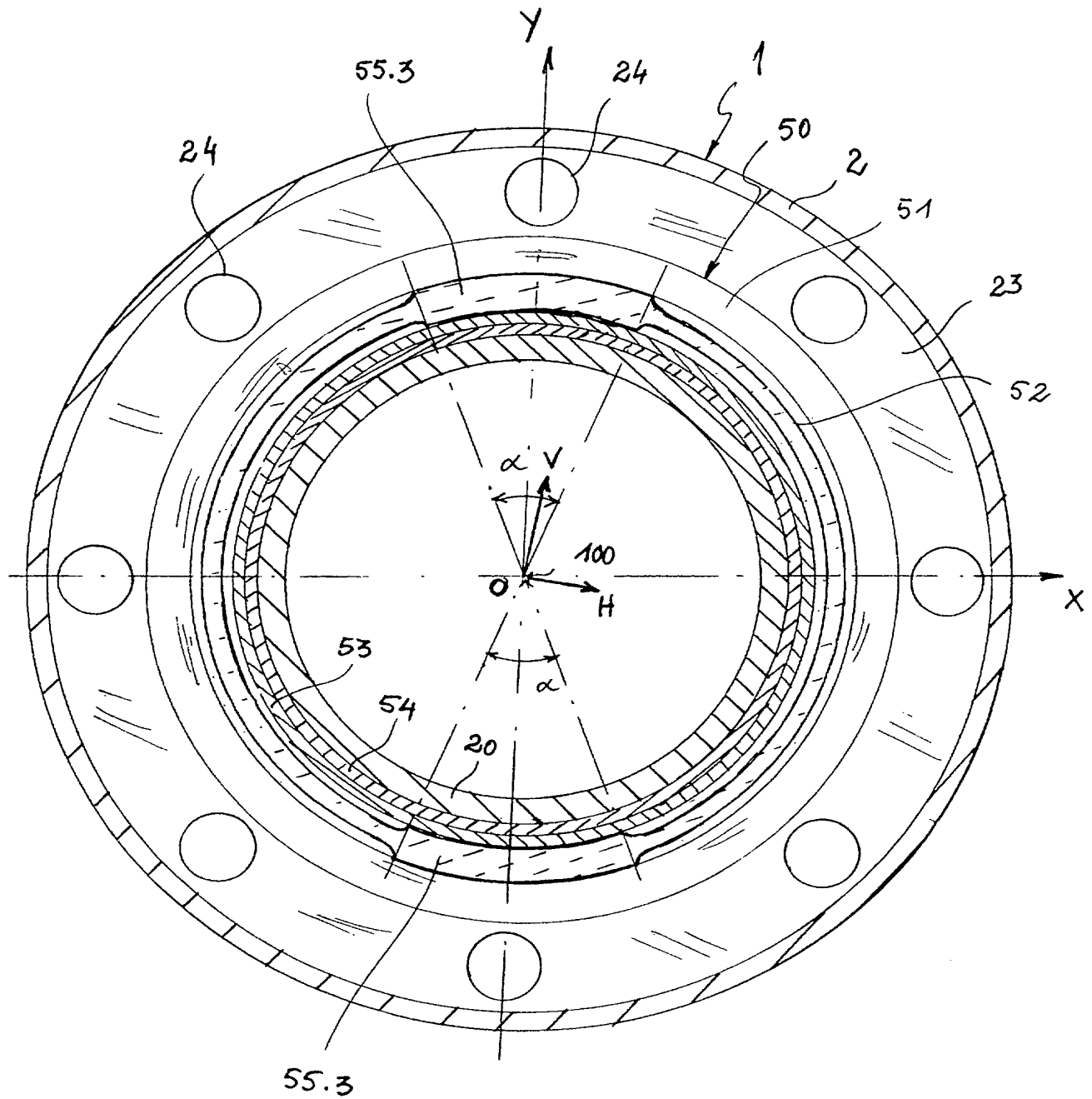
4 / 9

FIG. 4



5/9

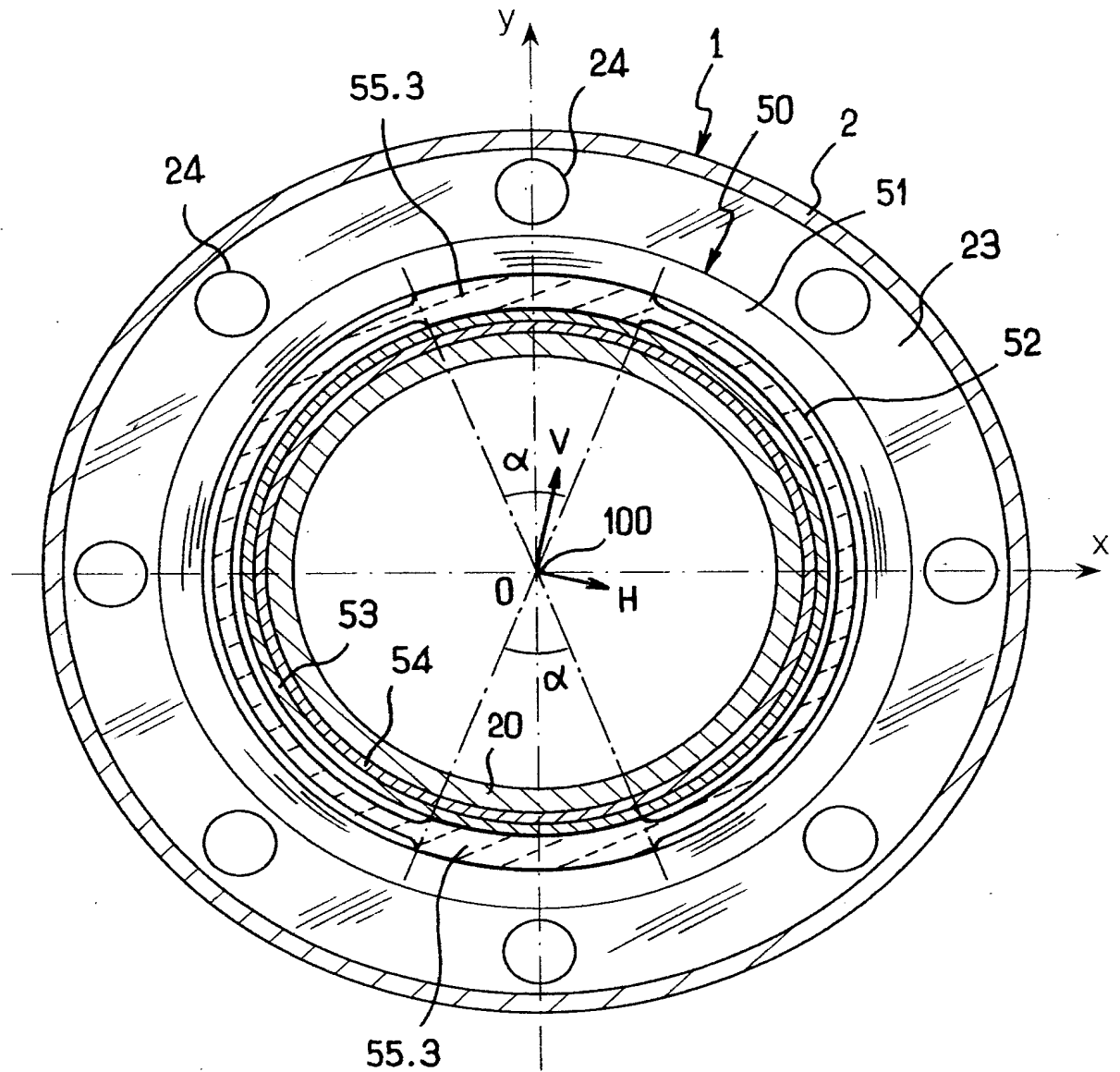
FIG. 5



K. J. J. J.
Mandataire

5 / 9

FIG.5



choisi anisotrope. On pourra ainsi par exemple prévoir des zones réalisées au moyen d'un matériau fibreux bobiné pour avoir une rigidité élevée, et un matériau fibreux utilisant des fibres parallèles à l'axe de la bague pour les zones à
5 rigidité plus faible. En variante, on pourra prévoir des fibres compressées alternativement dans une direction radiale et dans une direction axiale (matériau anisotrope).

Là encore, les différences de rigidités selon deux axes orthogonaux contenus dans un plan perpendiculaire à
10 l'axe de l'essieu induisent la dissymétrie des raideurs recherchée, pour avoir deux modes propres largement différents l'un de l'autre qui se combinent en un mode résultant qui est favorable au regard des déformations de tournoiement.

La demanderesse a effectué des calculs visant à quantifier le découplage des modes réels intervenant dans le deuxième mode de tournoiement (« whirl »), découplage obtenu en fonction des différents agencements qui viennent d'être illustrés. C'est ainsi que l'on peut mentionner,
20 pour les modes de réalisation des figures 3 à 8 respectivement, des découplages de l'ordre de 20 Hz, 10Hz, 40Hz, 58Hz, 68Hz, et 75Hz, alors qu'avec une conception traditionnelle, on obtient un découplage qui est seulement de l'ordre de 8 Hz. Ceci illustre bien l'avantage des
25 caractéristiques structurelles variant circonférentiellement pour la portée de centrage.

On comprendra ainsi que le mode de réalisation illustré sur la figure 8, qui est le plus élaboré en combinant une paire de portées annulaires partielles
30 décalées angulairement et une pluralité de portées alternées à simple appui, permet d'obtenir un découplage optimal pour le deuxième mode de tournoiement.

L'invention n'est pas limitée aux modes de réalisation qui viennent d'être décrits, mais englobent au
35 contraire toute variante reprenant, avec des moyens

équivalents les caractéristiques énoncées plus haut.

REVENDECATIONS

1. Système de freinage pour roues d'aéronef, du type comportant pour chaque roue une partie centrale
5 satorique (1) entourant coaxialement un essieu de roue (20) sur lequel est montée pour tourner une partie annulaire rotorique (16), et une succession de disques de frein (S_i , R_j) agencés entre la partie centrale satorique (1) et la partie annulaire rotorique (16) en étant
10 alternativement couplés en rotation à l'une ou l'autre desdites parties, ladite partie centrale satorique comportant une couronne de freinage (3) équipée d'une pluralité d'ensembles de pistons (7) et, rigidement solidaire de ladite couronne, un tube de torsion (2)
15 présentant intérieurement un voile annulaire transversal (23), une portée de centrage étant interposée entre le voile annulaire (23) et l'essieu (20), caractérisé en ce que la portée de centrage (50) présente des caractéristiques structurelles qui varient
20 circonférentiellement selon une répartition propre à générer des raideurs d'appui différentes dans deux axes orthogonaux contenus dans un plan perpendiculaire à l'axe (100) de l'essieu (20).

2. Système de freinage selon la revendication 1, caractérisé en ce que les caractéristiques structurelles de
25 la portée de centrage (50) qui varient circonférentiellement concernent l'épaisseur radiale, de façon à définir au moins une portée annulaire partielle (55 ; 55.1 ; 55.2 ; 55.3 ; 55.4 ; 55.5 ; 55.6).

3. Système de freinage selon la revendication 2, caractérisé en ce qu'il est prévu un nombre pair de portées
30 annulaires partielles (55 ; 55.1 ; 55.2 ; 55.3 ; 55.4 ; 55.5 ; 55.6), qui sont deux à deux diamétralement opposées.

4. Système de freinage selon la revendication 2 ou
35 la revendication 3, caractérisé en ce que la ou les portées

annulaires partielles (55 ; 55.1 ; 55.2 ; 55.3 ; 55.4 ; 55.5 ; 55.6) concernent une plage angulaire essentiellement comprise entre 15° et 60°.

5 5. Système de freinage selon l'une des revendications 2 à 4, caractérisé en ce que la ou les portées annulaires partielles (55 ; 55.1 ; 55.2 ; 55.3 ; 55.4 ; 55.5 ; 55.6) sont décalées angulairement pour être centrées sur une direction correspondant sensiblement à une direction horizontale ou verticale réelle.

10 6. Système de freinage selon l'une des revendications 2 à 5, dans lequel la portée de centrage (50) est définie par un pied de tube (51) qui est d'une pièce avec le voile annulaire transversal (3), et au moins une bague annulaire (52, 53, 54) associée au pied de tube
15 (51) ou à l'essieu (20), caractérisé en ce que les portées annulaires partielles (55) sont prévues sur le pied de tube (51), et sont définies par un détalonnage localisé dudit pied de tube.

20 7. Système de freinage selon l'une des revendications 2 à 5, dans lequel la portée de centrage (50) est définie par un pied de tube (51) qui est d'une pièce avec le voile annulaire transversal (3), et au moins une bague annulaire (52, 53, 54) associée au pied de tube (51) ou à l'essieu (20), caractérisé en ce que les portées
25 annulaires partielles (55.1, 55.2, 55.3, 55.4, 55.5, 55.6) sont prévues sur une bague annulaire (52) associée au pied de tube (51), et sont définies par un détalonnage localisé de ladite bague annulaire.

30 8. Système de freinage selon la revendication 7, caractérisé en ce que les portées annulaires partielles (55.6) sont complétées par des portées alternées (56.1, 56.2) à simple appui du côté extérieur ou intérieur de la bague annulaire (52) concernée.

35 9. Système de freinage selon l'une des revendications 2 à 5, dans lequel la portée de centrage

(50) est définie par un pied de tube (51) qui est d'une pièce avec le voile annulaire transversal (3), et au moins une bague annulaire (52, 53, 54) associée au pied de tube (51) ou à l'essieu (20), caractérisé en ce que les portées annulaires partielles sont prévues sur une bague annulaire (54) associée à l'essieu (20), et sont définies par un détalonnage localisé de ladite bague annulaire.

10 10. Système de freinage selon l'une des revendications 2 à 5, dans lequel la portée de centrage (50) est définie par un pied de tube (51) qui est d'une pièce avec le voile annulaire transversal (3), et au moins une bague annulaire (52, 53, 54) associée au pied de tube (51) ou à l'essieu (20), caractérisé en ce que les portées annulaires partielles sont prévues sur l'essieu (20), et
15 sont définies par un détalonnage localisé dudit essieu.

20 11. Système de freinage selon la revendication 1, caractérisé en ce que les caractéristiques structurelles de la portée de centrage (50) qui varient circonférentiellement concernent le matériau constitutif, conformément à une alternance de zones annulaires (57, 58) réalisées en des matériaux de raideurs différentes, lesdites zones annulaires étant agencées selon des plages angulaires prédéterminées.

25 12. Système de freinage selon la revendication 1, caractérisé en ce que les caractéristiques structurelles de la portée de centrage (50) qui varient circonférentiellement concerne le matériau constitutif, lequel est choisi anisotrope de façon à présenter des zones annulaires (57, 58) de raideurs différentes, lesdites zones
30 annulaires étant agencées selon des plages angulaires prédéterminées.

